



Doit-on tout sacrifier pour "l'or blanc" ?

A l'origine, les politiques de développement des stations de ski étaient orientées vers la diversification de l'économie des zones de montagne. Aujourd'hui, la demande globale stagne et la neige se raréfie. La réponse majoritaire des aménageurs est de soumettre le développement des domaines skiables à la logique radicale du marketing et de la guerre commerciale ; ainsi ne survivront que les plus forts, capables de supporter, ou de répercuter sur la clientèle, l'augmentation des coûts.

Cette compétition se fait aux dépens du patrimoine de nos montagnes !

Conscient du problème, le Conseil général de l'Isère a initié le contrat de diversification, basé sur des chartes d'objectifs, pour sortir les stations moyennes du "tout neige". M. Gérard ARNAUD, président du Comité de développement montagne du Conseil général, a bien voulu nous recevoir (Mountain Wilderness, Les Amis de la Terre Isère et la FRAPNA), pour nous présenter l'état d'avancement de ce dossier. Mais au delà des bonnes intentions et des avancées, la mise en place de ces contrats reste laborieuse.

L'âge de "l'or blanc" voit-il son déclin ?

Les Alpes ont une place historique dans le tourisme hivernal. C'est à Grenoble que le premier club français de ski fut fondé, en 1895 par Henri Duhamel, et la première école de ski en 1904. La fameuse station de l'Alpe d'Huez naquit en 1936 et le Collet d'Allevard en 1956. Les Jeux Olympiques de Grenoble de 1968 ont donné un tournant décisif à l'économie des communes alpines en quête de voies de développement.

Avec ses 55 stations, l'Isère est la quatrième destination d'hiver en France et un quart de nos visiteurs sont étrangers. Les dépenses d'un touriste français s'élèvent à 65 € /jour en hiver, contre 33 € en été. Cela représente 60 % du chiffre d'affaire du tourisme isérois. Ce qui revient à 300 millions d'euros pour l'année 2004 ! Le chiffre d'affaire des remontées mécaniques est de 95,7 millions d'euros, par rapport au ski nordique qui n'en rapporte que 1,2 million. L'économie des stations de ski est incontestée... ou presque. Des associations telles que la FRAPNA, Mountain Wilderness ou les Amis de la Terre, mettent en exergue les incohérences et les dangers de cette économie poussée à ses extrémités.

Les remontées mécaniques et les hébergements touristiques reviennent normalement aux compétences en transport et équipement des communes. Elles ont ainsi pu soutenir, chacune, une nouvelle économie. Mais les servitudes foncières qu'elles ont léguées à des privés intéressés, ont entraîné dans un cercle vicieux, une concurrence individuelle et un partenariat fusionnel parfois dangereux.

Le fonctionnement des petites stations reste en partie à la charge des contribuables. Gresse-en-Vercors connaît par exemple un endettement endémique depuis 1989. Plusieurs stations obsolètes ont été laissées sur pied, minant le paysage. Les grosses stations comme l'Alpe d'Huez exercent une "pression politique" considérable pour continuer à croître. En Savoie, un site inscrit depuis 1939 a même été couvert de télésièges pour étendre les domaines skiables des Sybelles !

Et dans ce contexte la loi ne nous est pas toujours favorable. Ainsi les autorisations d'unités touristiques nouvelles (UTN) délivrées en application du Code de l'Urbanisme prévoient systématiquement un délai au terme duquel l'autorisation de travaux devient caduque

DOIT-ON TOUT SACRIFIER POUR "L'OR BLANC" ?

si ceux-ci n'ont pas été engagés. Or, par exemple, l'Alpe d'Huez pour laquelle certaines autorisations de travaux datent de 1984, joue subtilement contre la montre en démarrant les opérations puis en les laissant en attente... pendant 20 ans !

Mais aujourd'hui le nombre de skieurs n'augmente plus, de nouvelles destinations émergent et la concurrence entre stations est de plus en plus dure. Les stations de ski doivent pourtant garantir à leurs actionnaires les 5 % de croissance annuelle qu'ils attendent. Il faut donc accroître coûte que coûte l'offre de piste et le nombre de jours "skiabiles". Lancée en Savoie, l'interconnexion entre stations devient une alternative à la mode pour allonger les kilomètres publicitaires (souvent exagérés !). Les communes voient l'interconnexion comme un moyen de s'alléger du coût des petites stations ! Des kilomètres de téléphériques lézardent le paysage, sans qu'ils ne soient réellement utilisés par le skieur. C'est le cas des Sybelles, en Savoie. De toute manière le client paye... avec des écarts de prix étrangement justifiés commercialement par un potentiel d'accessibilité mais qui trouvent leurs limites dans les capacités des skieurs. Vendre des centaines de kilomètres de pistes à enneigement garanti est intéressant pour les tours opérateurs mais ne concerne pas le skieur moyen qui ne pourra qu'en absorber qu'une infime partie à la journée !

Autre sonnette d'alarme : une étude demandée par le Conseil général en 2003, montre une augmentation de la température moyenne de 2,3°C au Col de Porte depuis 1960. Frédérique Puissat maire de Château-Bernard où se trouve la station du col d'Arlesier souligne une baisse régulière de l'enneigement (79 jours d'exploitation en 1994-95 contre 6 en 1999-2000). Elle parle clairement du "piège du tout neige" (Isère magazine, janv. 2003).

Le recours à la neige artificielle est devenu systématique, tant pour allonger la saison que pour créer des pistes... Ces aménagements détruisent durablement le patrimoine naturel et soulèvent de nombreux problèmes en termes de paysage, de ressource en eau, de consommation énergétique.

On assiste donc à une surenchère entre les stations. Si les téléskis et les pistes non damées avaient un impact très limité, il n'en est plus de même aujourd'hui. Les progrès techniques répondent aux exigences des clients qui veulent pouvoir passer partout sans obligatoirement se donner le temps d'acquiescer la technique nécessaire. Les aménageurs détruisent la biodiversité de nos montagnes pour les exigences des skieurs, au nom des 5% de croissance et du développement territorial.

Une empreinte écologique croissante

NEIGE ARTIFICIELLE : DE LOURDS IMPACTS SUR LE MILIEU NATUREL

Sans être exhaustif, la faune et les habitants subissent des nuisances sonores liées au pompage nocturne des canons. Les populations piscicoles et d'amphibiens souffrent des prélèvements dans les cours d'eau en période d'étiage l'hiver. Un canon nécessite 4000 m³/ha, contre 1 700 m³/ha pour le maïs. De nombreuses tourbières sont détruites avec leurs populations de batraciens par les retenues d'eau construites sur les rares endroits plats qui ont permis la formation



© V. Neimck

séculaire de zones humides, à forte valeur patrimoniale.

Les additifs cryogènes augmentent la teneur en eau des neiges artificielles damées, plus compacte et moins perméable. Leur fonte plus tardive raccourcit la période de végétation, soumet le sol et les associations végétales typiques à un excès d'eau et augmentent les contraintes montagnardes des écosystèmes déjà fragiles. Le réengazonnement avec des espèces exogènes est courant pour retenir

la neige artificielle.

Les régimes hydriques sont modifiés par la destruction des tourbières qui jouent un rôle tampon, les prélèvements d'eau et la fonte retardée qui entraîne une forte augmentation des écoulements d'eau au printemps. Les risques de glissements de terrain et d'érosion sont accrus. Les canons à neige pompent également dans l'eau potable et génèrent des conflits d'usage.

DE NOUVELLES ATTEINTES AU PAYSAGE DANS DES ZONES DÉJÀ TRÈS MARQUÉES

Aux terrassements et pylônes, s'ajoutent les canons fixes. Hautes perches brillantes d'une douzaine de mètres, ils balisent à l'année les pistes, pour remplacer les canons mobiles gros consommateurs d'énergie (25 000 kWh / ha de piste / an, soit 50 % du coût de fonctionnement). Autre conséquence : le recalibrage des pistes. Pour faciliter le travail des dameuses et maintenir la neige au sol plus longtemps, des travaux d'aplanissement, de concassage, de drainage, de ré-engazonnement sont réalisés. Des pistes de plusieurs dizaines de mètres de larges sont ainsi aménagées, plates comme des autoroutes. Aucune barre rocheuse n'y résiste...

Et en hiver, les langues de neige dévalant les pentes au milieu de l'herbe ne sont pas très naturelles !

Sans aucune réflexion paysagère, les lacs artificiels, aux formes rectilignes et au fond recouvert d'une bâche en plastique noir stockent des centaines de milliers de mètres cubes d'eau et se multiplient. Leurs berges abruptes doivent être barricadées. Ces retenues sont une horreur absolue dans le paysage estival de la montagne. Leur surveillance, pourtant indispensable, devient difficile : une rupture peut avoir des conséquences très graves. Et, la mise en place d'usines à neige nécessite de lourds travaux de génie civil : creusement de canalisations, création de pistes pour les engins de chantiers...

L'empreinte écologique du système devient insupportable, et devrait obliger les aménageurs à ne plus sortir des domaines existants. Ce n'est malheureusement pas le cas. Les liaisons inter-stations continuent. Derniers en date, la liaison Val Cenis-Termignon, que les élus locaux persistent à demander malgré l'énorme incidence qu'aurait ce projet sur une zone d'une très grande richesse environnementale, ou encore la liaison Clavans-l'Alpe d'Huez.

Nous avons essayé de prendre connaissance de la position du Conseil général par rapport à l'avenir de l'économie des stations et la prise en compte du patrimoine naturel dans ce développement. Le Conseil général de l'Isère a initié le Contrat de diversification (CDD) qui vise à sortir l'économie touristique des communes du "tout neige". Nous sommes donc allés rencontrer M. Gérard ARNAUD, vice-président du Conseil général en charge de la montagne.

Le Contrat de diversification du Conseil général de l'Isère : "De l'extérieur, on est vu comme un exemple"

Nous souhaitons savoir à travers cet entretien quels sont l'état d'avancement et les leviers d'action du Contrat De Diversification (CDD).

Les priorités de développement de la montagne pour le conseil général (CG) seraient de favoriser la petite entreprise quelle que soit son activité, pour développer l'emploi, compte tenu des difficultés constantes des déplacements domicile-travail. Les stations ont un impact économique incontestablement favorable.

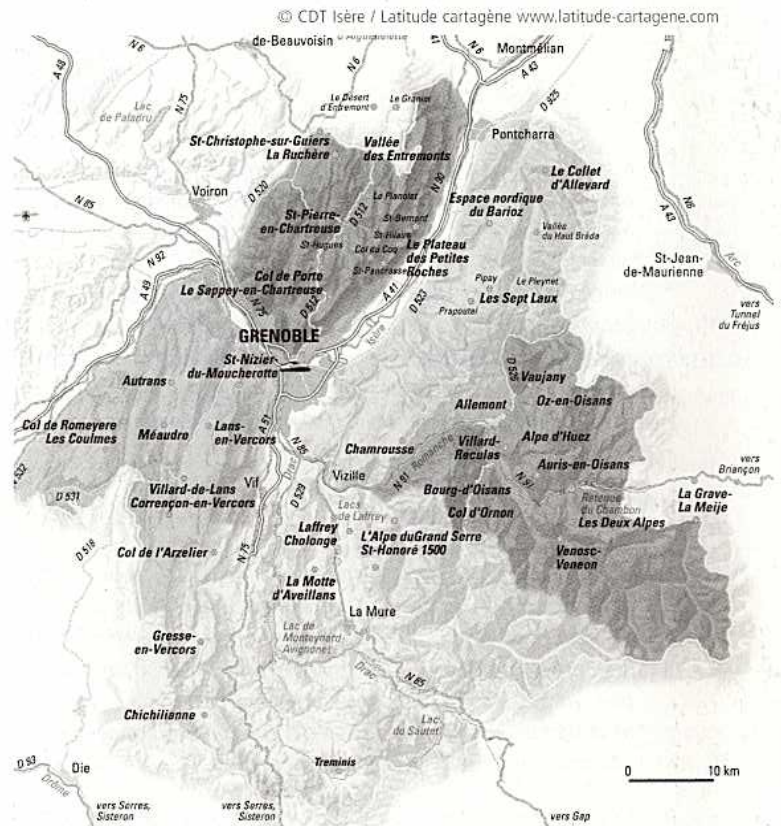
Le CDD soutient les petites et moyennes stations et répondrait en ce sens à ces priorités de développement

Le CDD est un contrat passé entre le Conseil général (CG), les élus communaux et les professionnels. Un programme est signé sur 5 ans renouvelable une fois, basé sur une charte individuelle d'objectifs de diversification établie pour une durée de dix ans. Une évaluation est prévue en cours et fin de contrat, pour examiner le respect de la charte et définir les besoins de réajustement.

7 contrats sont validés sur les 16 envisagés à ce jour qui comprennent presque toutes les stations, sauf les deux plus grosses, l'Alpe d'Huez et les 2 Alpes. 45 % du budget des CDD serait consacré aux activités de neige et 55 % à la diversification. Quelques exemples nous ont été donnés, mais les projets et les attentes pour la diversification du "tout neige", sont restés vagues. La tendance générale serait de faire mieux avec ce que l'on a, surtout en terme d'hébergement et de qualité d'accueil. « Il y aurait aussi à faire au niveau des équipements pour la clientèle familiale, envisagés dans plusieurs contrats ». Des remontées mécaniques ont été démontées, comme à Gresse-en-Vercors qui « a su faire preuve de courage » a souligné M. Gérard ARNAUD qui reconnaît que « des stations ont été équipées en dépit du bon sens ». « Il faut 200 000 € pour démonter un télésiège » ajoute-t-il. Le soutien financier semblerait être l'amorce à la mobilisation des volontés.

QUELLE SOMME A ÉTÉ ATTRIBUÉE POUR LES CONTRATS ?

Gérard Arnaud : 12,45 millions d'euros sur cinq ans ont été débloqués, soit 2,4 millions par an. Il en aurait fallu le double ! Les personnes étaient bien engagées et ça été la "douche froide" face à ce manque de crédit... Le problème aujourd'hui, c'est que le mécontentement issu de cette réalité perdure, notamment au niveau des petites stations. Par ailleurs, j'ai du mal à percevoir la politique régionale en matière de montagne. Pourtant, nous avons besoin d'un partenariat avec la Région, mais je vais relancer Mme Sylvie Gillet de



Thorey, vice-présidente en charge du tourisme et de la montagne. Je ne perds pas espoir de pouvoir conduire cette démarche intéressante à son optimum.

À AOSTE, EN ITALIE, LES STATIONS TRAVAILLENT ENSEMBLE AVEC LES AUTRES PROFESSIONNELS DU TOURISME POUR VENDRE LEUR VALLÉE. EN FRANCE, LES STATIONS SE VENDENT INDIVIDUELLEMENT SUR LEUR COMMUNE, CE QUI ENTRAÎNE UNE CONCURRENCE ACCRUE ET UNE UTILISATION CROISSANTE DE L'ESPACE. SERAIT-IL POSSIBLE DE FAIRE ÉVOLUER CES PRATIQUES ?

Gérard Arnaud : J'avais eu l'idée de "contrat massif", mais elle n'a pas été retenue. Cela implique une coordination entre les communes et les stations à l'échelle des massifs. La logistique ne coûterait qu'un emploi. Mais on sent qu'il perdure des réticences à ce type d'évolution. Mais les moyens financiers restent nécessaires pour engager une mobilisation... au moins pour qu'une confiance mutuelle soit trouvée et qu'elle puisse porter des fruits.

QUI FAIT LE PLUS OBSTACLE AUX IDÉES NOUVELLES ?

Gérard Arnaud : "Les stations... ! Il y a une véritable main mise... En réalité, la question de la gouvernance se pose. J'aurais voulu qu'il y ait une vraie politique montagne, incluant l'agriculture, la desserte des stations, la filière bois énergie égale-



DOIT-ON TOUT SACRIFIER POUR "L'OR BLANC" ?



ment où de nombreux professionnels sont demandeurs. On peut avoir un effet de levier considérable. Mais nous sommes obligés de nous recentrer sur les compétences obligatoires du Conseil général, on ne peut pas dire oui à tout le monde.

Et la politique montagne est une compétence optionnelle. Le contrat de diversification est bien engagé, mais il ne réunit pas toutes les conditions pour l'aboutissement que nos partenaires et moi-même aurions souhaité. Si cela aboutit néanmoins, cette expérience pourra servir de modèle. De l'extérieur, on est vu comme un exemple..."

SELON VOUS, LES IMPACTS DES STATIONS VONT-ILS À L'ENCONTRE DU DÉVELOPPEMENT DES ZONES DE MONTAGNE EN ISÈRE ?

Gérard Arnaud : "Ces impacts en eux-mêmes ne peuvent être contraires au développement des zones de montagne en Isère, dans la mesure où le CG appuie pleinement le développement diversifié et l'installation ou à l'essor de la petite ou moyenne structure entrepreneuriale. Les impacts paysagers sont en voie de moindre nuisance du fait des efforts sérieux d'équipements plus rationnels et souvent mieux intégrés."

LE PATRIMOINE NATUREL A-T-IL UNE PLACE DANS LE DÉVELOPPEMENT DES ZONES DE MONTAGNES EN ISÈRE ? POURQUOI ?

Gérard Arnaud : "Oui, il y a une place réelle pour lui dans la mesure où on le promouvra intelligemment et où on le fera connaître comme un patrimoine collectif, un bien commun qui a besoin d'être aimé, respecté et géré en bon père de famille selon la formule notariale. Parce que nos concitoyens ont envie, même inconsciemment, voire besoin de le « respirer à pleins poumons ». Les jeunes des quartiers difficiles auraient grand intérêt à ce qu'un partenariat ville-montagne soit édifié pour leur permettre de vivre ce patrimoine nature."

Focus sur le projet immobilier et de remontées mécaniques de Clavans en Oisans

Nous avons déjà évoqué ce projet découvert ce printemps sur Clavans. Il s'agit d'un projet immobilier de 3000 lits dans la belle vallée du Ferrand, juste au-dessus de Clavans-le-Haut, ainsi que la construction d'un télécabine vers le Col de Sarenne et 2 ou 3 remontées sur ce flanc est des Grandes Rousses, assurant donc une liaison avec la station de l'Alpe d'Huez.

Le projet une fois connu par la population de Clavans, a provoqué la mobilisation de celle-ci, et la création d'une association « Pour la préservation de la qualité de la vie et du patrimoine de la Vallée du Ferrand » animée par son président, J.L. Patureau, lui-même conseiller Municipal à Clavans.

Devant cette mobilisation, le maire, Jean Lavaudan, s'est senti obligé d'inviter les habitants de Clavans et de la vallée du Ferrand à une réunion d'information publique le 4 février dernier. Atmosphère un peu tendue, après que certaines affiches eurent été arrachées, mais tout s'est passé dans un calme relatif, et le projet fut présenté par son porteur, lui-même habitant Clavans (et employé de la société Leitner, marque connue de dameuses de neige - mais ceci n'a pas été dit, ni avant, ni lors de la réunion publique !).

France 3 a pu largement filmer et interviewer les habitants de Clavans (entre 100 et 120 présents) qui sont intervenus avec sensi-

bilité et clairvoyance (Mountain Wilderness et la FRAPNA étaient présents et sont intervenus également), essentiellement sur :

- Les risques naturels : sujet sensible du fait de l'avalanche du 20 janvier 1981, gravée dans les mémoires et qui a détruit une partie de Clavans le Bas. D'autres risques tout aussi importants tel que les chutes de blocs et les glissements de terrain ont été évoqués.

- L'adduction et assainissement : des questions pertinentes ont portées sur la pénurie actuelle d'eau dans la vallée, comme dans le reste du pays, les bassins versant sont en déficit. Que dire des besoins futurs de cette nouvelle population et des canons à neige qui ne manqueront pas d'être indispensables.

- Les nuisances due à la pollution de la circulation automobile. accès routier : sous estimation des coûts, notamment en génie civil, de l'étude préliminaire. Nécessité de créer des ouvrages de sécurité conséquents et coûteux.

- La rentabilité des investissements : risques pour les habitants de devoir éponger les déficits probables par leurs impôts locaux, comme c'est le cas actuel dans de nombreuses stations.

- L'acquisition et transmission de succession : du fait de l'inflation immobilière, la population autochtone ne pourra pas continuer à jouir du patrimoine familial qui sera cédé au plus offrant.

Les réponses étaient invariablement que ces aspects ne seraient pas négligés lors de l'étude qui devra préparer le passage à la Commission UTN. Par contre, certaines questions sont restées sans réponse : quel est le sponsor qui a engagé les études ; ce projet n'est-il pas un jalon dans un projet plus vaste reliant les stations de la Maurienne à l'Alpe d'Huez ?

En conclusion : le dossier sera disponible pour consultation et une ouverture d'enquête publique (rien d'officiel - ndlr) par « boîte à réflexions » sera valide jusqu'en juillet 2006 à la mairie de Clavans - mais à la question s'il en sera tenu compte, pas de réponse très convaincante ni claire ! Tout le monde a reconnu que cette réunion avait le mérite de poser les vrais problèmes et d'apporter une réflexion sur l'avenir de nos villages de montagne, qui ne demande qu'un développement doux. L'impression qui s'est dégagée de cette forte mobilisation est surtout qu'une majorité des habitants ne veut pas de ce projet.

Quelle mobilisation au final ?

Peut-être informer les skieurs sur les impacts des stations, les alternatives au ski alpin, à la pollution du transport individuel, aux risques liés à la neige artificielle...

La réflexion du Conseil général serait aussi à prolonger. 258 des 533 communes de l'Isère sont montagnardes, soit près de 45 % ! Or le Conseil général se veut "le département le plus écologique de France", et le développement de la montagne est une compétence optionnelle du Conseil général. Des initiatives latentes de "contrats de massifs" pourraient être appuyées, pour limiter la course individuelle à l'espace et les dépenses publiques. Il y a en effet un véritable levier potentiel.

La Commission montagne à la FRAPNA est ouverte à tous, pour s'informer ou s'investir dans les thématiques de la montagne. Réunion tous les derniers lundi de chaque mois de 18h à 19h30. Prochaines réunions 27 mars et 24 avril (dernière date à confirmer). Pour informations contacter Henry Tidy : amisdelaterre.isere@neuf.fr